سكة حديد
بيروت – دمشق ١٨٩١- ١٨٩٥
دراسة تاريخية

طالب عبدالغني جارالله
مدرس مساعد
جامعة كركوك – كلية التربية

ملخص البحث

تنبهت الدولة العثمانية الى وجوب إنشاء شبكة من السكك الحديدية ، كان الهدف منها هو تغطية كل أجزاء الدولة باعتبار ان هذه الشبكة وسيلة فعالة لتوحيد أطراف الدولة وتنشيط الحركة التجارية فيها .

كانت امتيازات الخطوط الحديدية في الدولة العثمانية قضية مشاريع تجارية حصلت عليها شركات أجنبية مختلفة فانه ليس بوسع امرئ ان يتغاضى عما كانت تنطوي عليه هذه الامتيازات من مغزى سياسي واستعماري وذلك من جراء الصراع الدولي الذي نشأ بين الدول العظمى حول الإمبراطورية العثمانية .

لم تكن هناك مشاريع خدمية انشأتها الدولة العثمانية في البلاد العربية بشكل واضح حتى النصف الثاني من القرن التاسع عشر ، وكانت من أسباب الضعف الذي ابتليت به الإمبراطورية العثمانية هو استمرار تدهور الوضع المالي ، فسارت الحكومة العثمانية على طريق خطر ، طريق اخذ القروض من أصحاب المصارف الأوربية وتضخيم نقدها بإصدار عدد من ملايين الليرات الورقية .

وان من ابرز هذه السكك في البلاد العربية هي سكة حديد بيروت – دمشق وهو عنوان بحثنا على الرغم من ان الحكومة كانت تعيش ضائقة مالية الا انها عقدت العزم على إنشاء مثل هذه السكك المهمة التي تربط بين المدن الساحلية مع المدن الداخلية ، والمدينتان تشتهران بالحركة الكبيرة .

لم يقتصر إنشاء السكة على الجوانب الاقتصادية بل تعداه الى الجانب العسكري لتقوية قبضة السلطات العثمانية على البلاد ضد أي تهديد يهدد كيانهم .

قسم البحث الى عدة مواضيع تحدثنا في الاولى على الهدف من إنشاء سكة حديد بيروت – دمشق وما هي أبعادها على السياسة الداخلية للدولة العثمانية ، وفي الثانية درسنا فكرة إنشاء السكة التي اقترح إنشائها مهندس من ولاية سوريا ، وبين أهمية إنشاء سكة بين المدينتين بيروت ودمشق ، وبيَّن ايضا انها لا يتجاوز طولها ١٤٧ كيلو متر ، وفي الفقرة الثالثة عالجنا الصعوبات التي واجهت إنشاء السكة

وخاصة في منطقة جبل لبنان لأنها منطقة وعرة جدا ومن الصعوبة اختراقها . وفي الرابعة تطرقنا الى مراحل إنشاء السكة وإنشاء المحطات على طولها .

واعتمد البحث على مصادر مهمة منها الوثائق غير المنشورة في ارشيف رئاسة الوزراء في استانبول وهي نسخ مصورة محفوظة في مركز دراسات الخليج في جامعة البصرة ، وكذلك على كتاب خطط الشام لمؤلفه محمد كرد علي .

تمهيد :

ترتب على ازدهار الصناعة في اوربا وتراكم رؤوس الاموال فيها ان اتجهت بعض دولها الى استثمار جزء من اموالها في الدول الاخرى الاقل تطورا ، واتجه قسم كبير من تلك الاستثمارات في النصف الثاني من القرن التاسع عشر الميلادي الى مشاريع السكك الحديدية ، اذ تميزت تلك المشاريع بتقديم عائد مالي ثابت ، واقامة نفوذ سياسي مستقر للدولة المستثمرة في المنطقة التي تمر خلالها السكة ، فضلا الى ما ترتب عليها من فتح اسواق استهلاكية جديدة ، من المنتجات الصناعية الأوربية المتزايدة [١] .

كانت امتيازات الخطوط الحديدية في الدولة العثمانية قضية مشاريع تجارية حصلت عليها شركات أجنبية مختلفة ، فانه ليس بوسع امرئ ان يتقاض عما كانت تنطوي عليه هذه الامتيازات من مغزى سياسي واستعماري ، وذلك من جراء الصراع الدولي الذي نشأ بين الدول العظمى حول الإمبراطورية العثمانية [٢] .

وان من اسباب الضعف الذي ابتليت به الدولة العثمانية هو استمرار تدهور الوضع المالي ، فمنذ منتصف القرن التاسع عشر وما بعده سارت الحكومة العثمانية على طريق خطر ، طريق اخذ القروض من اصحاب المصارف الأوربية وتضخيم نقدها باصدار عدد من ملايين الليرات الورقية ، وقد استدان السلطانان عبدالعزيز (١٨٦١-١٨٧٦م) وعبدالحميد (١٨٧٦-١٩٠٩م) مبالغ كبيرة من انكلترا وفرنسا والنمسا حتى بلغت ديون الدولة العثمانية في عهد السلطان عبدالعزيز ما يقرب من مئتي مليون ليرة عثمانية مما اثقل كاهل الدولة العثمانية [٣] .

وولد عند السلطان عبدالحميد الثاني حماسا كبيرا وقواد جيشه الذين أرادوا إنشاء شبكة من السكك الحديدية تغطي كل أجزاء الدولة العثمانية ودعم هذا الاتجاه كبار موظفي الدولة الذين راوا في إنشاء شبكة سكك حديدية وسيلة فعالة لتوحيد أطراف الدولة وتنشيط الحركة التجارية فيها [٤] . ونتج عن ذلك

إنشاء عدة شبكات من السكك الحديدية في الأناضول وبلاد الشام ، اضافة الى سكة حديد بغداد التي اكتسبت شهرة كبيرة من جراء الصراع الذي دار حولها بين المانيا وبريطانيا وروسيا [٥] .

استمرت السيطرة العثمانية على الشام حوالي أربعة قرون ولم تشهد تطورا في نطاق طرق المواصلات ، خاصة كانت وسائل النقل الشائعة في العهد العثماني هي الدواب من جمال وخيل وحمير ، وقد بقيت حرفة الحمَّار أو الركوب رائجة في دمشق حتى ظهور العربات[٦].

وبقيت الدواب حتى منتصف القرن التاسع عشر الدواب الوسيلة الوحيدة في التنقل والترحال في بر الشام [٧] .

كانت القافلة التي تسير من بيروت الى دمشق تستغرق وقتا كبيرا يصل الى حوالي ٤ أيام [٨] ، وتضم القافلة أثناء سيرها بين المدينتين دليلا ليوضح الطريق أمام القافلة ، وعدد من الحرس المسلحين الذين يكون عددهم كافي للدفاع عنها ، لانها كانت تتعرض لغارات اللصوص والأشقياء [٩] . وان أفراد الحماية هم العشائر التي تمر القافلة من أراضيها ، ومن خلال تواجد هؤلاء أو التمثيل الرمزي كانت العشائر مسؤولة عن حماية القافلة ونالت لقاء هذه الحماية نصيبا من الأجر [١٠] .

الأهداف المتوخاة من السكة :

تنبهت الدولة العثمانية الى أهمية المواصلات باعتبارها وسيلة سريعة للوصول الى الهدف المرجو ، فبالنسبة الى الحكومة كانت تسعى جديا من ورائها الى تحقيق السيطرة الفعلية والسيادة التامة [١١] . فمبدأ سياسة تقوية القبضة على جميع أنحاء الدولة وتمشيا مع هذه السياسة انشأت الدولة العثمانية في ولاية سورية في اواخر القرن التاسع عشر شبكة مواصلات نستطيع ان نصفها بالشمول[١٢]، فقد ربطت مدن الولاية بشبكة من الطرق والخطوط الحديدية وكان الهدف منها تقوية الحكم المركزي والقضاء على الحركات المسلحة التي تقام ضد الحكم وتوطيد الامن والاستقرار [١٣] فضلا عن إمكانية استقلالها اقتصاديا ، وإذا أقامت الخطوط حديدية كان هدفها الأساس هو اغراض عسكـرية بحتة وهذا لم يمنع من الاستفـــادة منها في الجـــانب الاقتصادي بنقل البضائع [١٤] .

فكرة إنشاء السكة :

ترجع فكرة إنشاء سكة حديد تربط بين بيروت – دمشق الى عزتلو بشارة أفندي مهندس من ولاية سورية قدم مقترحا الى الحكومة العثمانية بين فيه أهمية ولاية بيروت ودمشق ووجوب إنشاء سكة تربط بينهما ، ثم أوضح ان مسافة السكة بينهما لا تتجاوز طولها ١٤٧ كيلو متر وبين انها تحتاج الى رأس مال يصل حوالي الى ٢٣ مليون فرنك ثم قدر إيراداتها في السنة الاولى من انشائها من البضائع والركاب الى حوالي (١٣٤٦٨٠) فرنك وبين انها سوف يزيد دخلها على مر السنين واتساع نطاق العمارة والتجارة [١٥] .

الصعوبات التي واجهت إنشاء السكة :

كان لكثرة حركة التجارة والتنقل على طريق بيروت – دمشق [١٦] والتي لم تعد تكفي الى المركبات ولا الدواب مع ما هي عليه في الانتظام والسرعة ، فدعت الضرورة الى إنشاء سكة حديدية بين بيروت و دمشق [١٧] . لكن مشروعا كهذا كان من الصعب تنفيذه لانه تفصل بيروت عن دمشق سلسلتان من الجبال الشاهقة لبنان الغربي ولبنان الشرقي وهاتان السلسلتان تكونان متعامدتان على الخط الذي سوف يصل بين المدينتين ، ويبلغ ارتفاعهما عن سطح البحر حوالي ١٤٠٠ الى ١٥٠٠ متر على الأقل ومما يؤدي الى صعوبة كبيرة في شق انفاق في هذه الجبال ، لانه يحتاج الى إمكانيات ضخمة ووقت كبير لهذا العمل [١٨] ، وكذلك سهل البقاع الذي يرتفع ايضا عن مستوى سطح البحر من ٨٠٠ الى ١٠٠٠ متر فيؤثر على سير العمل وجهد العمال الذين يعملون في إنشاء السكة ، وهذه صعوبات جمة عثرت سير وصولها الى دمشق التي تقع على ارتفاع ٦٩٠ مترا عن سطح البحر وهذا يقتضي على الخط قطع العوارض والسهول ورغم هذه الصعوبات فكان هناك اصرار من قبل السلطات العثمانية على انجاز هذا المشروع [١٩] .

مراحل انجاز السكة :

منحت الحكومة العثمانية امتياز إنشاء خط حديد بيروت – دمشق الى يوسف افندي مطران وذلك في يوم ١٨ نيسان ١٨٩٠م ، ولما لم يستطع تقديم مسودات ومصورات المشروع خلال الفترة الزمنية المحددة له سقط حقه في ذلك الامتياز [٢٠] .

وفي حزيران سنة ١٨٩١م استحصل السيد حسن بيهم أمراً سلطانيا بامتياز خط حديدي بين بيروت ودمشق ، وفي هذا الامتياز أعطت الدولة العثمانية تسهيلات لهذا الامتياز من خلال إعطائه أراضي مجانا وإعفاء جميع مواد البناء اللازمة من الخارج أثناء استيرادها من رسوم الضرائب بأنواعها ، وقد تعهد صاحب الامتياز باستخدام اللغة التركية وحدها وباستخدام الرعايا العثمانيون في العمل ، وإذا حدث هناك خلاف بين الطرفين فيرجع النظر الى المحاكم العثمانية لإصدار القرار المناسب بشان الخلاف [٢١] واعطت الحكومة العثمانية لنفسها حق الاحتفاظ بشراء المشروع بعد مرور ثلاثين سنة على ان تدفع قيمته اقساطا ، ان لا تكون قيمة القسط اقل من خمسين بالمائة من نصف الواردات الكاملة للخمس سنوات الأخيرة [٢٢] .

كما اوجب الامتياز على صاحب الطلب ان يؤسس شركة مساهمة عثمانية خلال ستة أشهر ، وان يتفق مع شركة طريق بيروت – دمشق للتخلي عن حقوقها وان يدفع مبلغا من المال للحكومة مقابل هذا الامتياز [٢٣] .

أعاد يوسف مطران امتيازه السابق وأسس شركة بلجيكية باسم ((شركة تراماواي دمشق [٢٤] وخط دمشق – حوران [٢٥])) برأس مال قدره أربعة ملايين فرنك ذهبي تقسم على ثمانية آلاف سهم سعر كل سهم منها ٥٠٠ فرنك ، ومن جهة أخرى فان الشركة التي أسست للحصول على الامتياز الممنوح للسيد حسن بيهم سميت باسم الشركة المساهمة العثمانية لخط بيروت – دمشق الاقتصادية ، وقد رأت هاتان الشركتان من الضرورة الاندماج معا ولا سيما بعد ان أحرزت شركة انكليزية امتياز خط حيفا – دمشق [٢٦] ، وذلك دفعا للخطر المحتمل حدوثه من هذا الامتياز الأخير [٢٧] ، وطلبت الموافقة على ذلك الاندماج من الحكومة العثمانية فقبلت بذلك بالمرسوم السلطاني المؤرخ في ٢٢تشرين الثاني ١٨٩١م الذي مدد مدة امتياز هاتين الشركتين الى ٩٩ سنة اعتبارا من ٣حزيران ١٨٩١م ، وعلى هذه الصورة جعلت مدة الشركتين واحدة ، وسميت الشركة الجديدة باسم شركة الخطوط الحديدية العثمانية الاقتصادية لبيروت – دمشق – حوران في سورية [٢٨] .

وكان تأسيسها بشكل واضح في ٤حزيران ١٨٩٢م وقد باعت شركة طريق بيروت – دمشق جميع حقوقها المحررة بالأمر السلطاني المؤرخ في ٢٠تموز سنة ١٨٥٧م من هذه الشركة الجديدة [٢٩] .

وفي كانون الثاني سنة ١٨٩٢م خصص لكل ذي سهم واحد في شركة الطريق سهمان في شركة الخطوط واستحصلت شركة مرفأ بيروت [٣٠] على مقعدين في مجلس ادارة شركة الخطوط للمنافع المتبادلة بين الشركتين [٣١] .

ولم تمض فترة حتى تغير اسم الشركة للمرة الثالثة عام ١٨٩٣م والسبب في ذلك ان يوسف افندي مطران صاحب امتياز خط دمشق – حوران قد حصل على امتياز جديد هو خط حديد دمشق – حمص – حماده حلب – البيرة [٣٢] .

وبعد سير العمل تم افتتاح خط بيروت – دمشق في ١٣ آب ١٨٩٥م ، ويعد هذا الخط من الخطوط الضيقة عرضه متر وخمس سنتمتر [٣٣] ، والسبب في ذلك يعود الى ان هذا النوع من الخطوط اقل تكلفة من الخطوط العريضة والتي تبلغ متر وخمسين سنتمتر [٣٤] ، ويقطع جبال لبنان الوعرة وشديدة الانحدار بشكل عمودي بواسطة الخطوط المسننة على مسافة ٣٤ كيلو متر وطول الخط من بيروت الى دمشق ١٤٧ كيلومترا ، اما ميله فيصل الى ٧% أحيانا وهذا الخط تم عمل انفاق وشقوق في الجبال مما أجهد العاملون بالعمل ، وكذلك الوقت في شق الأنفاق [٣٥] ، واحتوى الخط على أربعة أنفاق لا يتجاوز طولها عن ٣٥٠ مترا فاستعمال الخطوط المسننة قد ابطأ سير القطارات تقريبا مما جعل السرعة الوسطية لا تتجاوز ١٦ كيلومترا في الساعة [٣٦] .

ويقطع قطار الركاب المسافة بين بيروت – دمشق في تسع ساعات وتجتاز قطارات الشحن المسافة عينها في ١١ ساعة في حين كانت تستغرق القوافل سير المسافة بحوالي ٤ أيام [٣٧] .

وفي سنة ١٨٩٥م استقدم المهندس ايث الخبير في الخطوط الحديدية من اجل زيادة سرعة القطارات بحيث يقطع المسافة في ست ساعات [٣٨] .

كلف إنشاء الخط الحديدي حوالي (١٩.١) مليون فرنك أي ان تكلفة الكيلومتر الواحد تصل الى ١٣٠ ألف فرنك بما في ذلك القطارات والعربات ، وقد بدأ تشغيل الخط بتسيير قطار واحد كل يوم من بيروت الى دمشق وكان يعمل على الخط ثماني قاطرات وعشرون عربة ركاب ، و ٧٣ عربة نقل بضائع [٣٩] ، وزاد عددها حتى اصبحت عام ١٩٠٢م تضم ١٥ قاطرة و ١٣٠ عربة نقل ركاب ونقل بضائع وكان هناك قطار للركاب واخر للركاب والبضائع معا [٤٠] .

وقد انشأ ٢٦ محطة على طول الخط بين بيروت ودمشق كان اهمها محطة رياق لان منها كانت تتفرع السكة الى حلب وبين رياق وحلب ١٨ محطة وهي (رياق – بعلبك – اللبوة – رأس بعلبك – القصير – القطيفة – حمص – تلبيسة – كفر بيهم – حمادة – الفحمانية – الكوكب – ام الرجيم – ابي الظهور – تل الجن – المميدية – الوضيحي – حلب [٤١]) .

فقد ساعدت إنشاء سكة حديد بيروت – دمشق في سوريا في ايجاد اعمالا للعاطلين في ذلك الحين من عمال الطابوق والحدادين والنجارين والنافلين وتحويل دمشق الى مركز سياحي ومركز اساسي لاستقبال المحاصيل الزراعية من انحاء سورية الاخرى ونقلها الى الموانئ [٤٢] كذلك ساعدت على عملية نقل البضائع والمنتجات الزراعية من المدن الداخلية الى المرافئ فازدادت حركة التصدير والاستيراد ونشطت الحركة الاقتصادية في تلك المدن التي تمر بها السكة [٤٣] .

جدول يمثل أسماء المحطات التي انشأت على طول الخط الحديدي بين بيروت – دمشق ومقدار المسافات مع ارتفاع هذه المحطات عن سطح البحر [٤٤]

أسماء المحطات	المسافات (كيلو متر)	الارتفاعات (متر)
بيروت	٠	٠
الحدث	٧	١٥٠
بعبدا	٩	٢٤٢
جمهور	١٢	٣٨٠
عاريا	١٧	٣٨٠
عالية	٢١	٧٥٠
بحمدون	٢٧	٧٥٠
عين صوفر	٣١	١٢٩٥
رأس جبل لبنان	————	١٤٨٧
المريجان	٤٤	١١٥٠
الجديدة	٤٧	٩٥٠
المعلقة	٥٦	٩٥٠
سهل البقاع	————	٩٠٠
رياق	٦٦	٩٠٠
يحقوفا	٧٨	١٣٢٨
رأس جبل لبنان الغربي	————	١٤٠٥

سرغانا	٨٧	١٣٧٠
الزبداني	٩٨	١٢١٣
سوق وادي بردى	١١٥	١٢١٣
دير قانون	١١٩	١٢١٣
عين الفيجة	١٢٣	١٢١٣
الجديدة	١٣٠	١٢١٣
الهامة	١٣٤	٧٤٠
دمر	١٣٧	٧٢٥
دمشق – برامكة	١٤٤	٦٩٠
دمشق - الميدان	١٤٧	٦٩٠

الخاتمة

كانت سكة حديد بيروت – دمشق احدى المشاريع المهمة التي انجزت في بلاد الشام خاصة وان الدولة العثمانية كانت في تلك الفترة تعاني من تدهور الوضع المالي ، ويمكن استخلاص بعض الملاحظات حول سكة حديد بيروت – دمشق :

١- ان إنشاء سكة حديد بيروت – دمشق لم يقتصر على تقديم الخدمات الاقتصادية والاجتماعية بل تعدته الى تحقيق أهداف أخرى ولا سيما فيما يتعلق في تشديد القبضة العسكرية على منطقة جبل لبنان .

٢- استطاعت سكة حديد بيروت – دمشق اختصار الفترة الزمنية بين المدينتين حيث كانت رحلة القوافل تستغرق أربعة أيام بينما بلغت الفترة الزمنية عند إنشائها تسع ساعات ومن ثم اجرى عليها تعديل حتى أصبحت ست ساعات .

٣- استغرق بناء سكة حديد بيروت – دمشق مدة أربع سنوات وبلغ طول السكة ١٤٧ كيلو مترا تطلب بنائها أموالا كثيرة خاصة وانها تمر في منطقة وعرة تطلب شق إنفاق لتمرير السكة .

٤- أحدثت سكة حديد بيروت – دمشق تغيرات كبيرة في المناطق التي تمر بها أو تلك القريبة منها كان من بينها اتساع المدن وازداد عدد سكانها وإنعاش الحياة الاقتصادية من خلال تسهيل حركة الصادرات والواردات .

٥- ان صاحب الامتياز له حق في استثمار سكة بيروت – دمشق لمدة ٩٩ سنة حسب المرسوم السلطاني تنتهي سنة ١٩٩٢م .

الهوامش

(١) خالد حمود السعدون ، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز اسبابها ، وتطوراتها ، مجلة الدارة ، العدد ٢ ، السنة الرابعة ، سنة ١٩٨٨ ، ص٤٦ .

(٢) بدر الدين السباعي ، أضواء على الراسمـــال الاجنبي في سورية ١٨٥٠-١٩٥٨ ، (دمشق : ١٩٦٧) ، ص٥١ .

(٣) زين نور الدين زين ، الصراع الدولي في الشرق الاوسط وولادة دولتي سوريا ولبنان ، ط٢ (د.م..د.ت) ، ص ص٤٧-٤٨ .

(٤) محمد كمال دسوقي ، الدولة العثمانية والمسألة الشرقية ، (القاهرة : ١٩٧٦) ، ص٣٠٧ .

(٥) نبيل عبد الحي رضوان ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس ، (جدة : ١٤٠٣هـ) ، ص١٧٠ .

(٦) محمد سعيد قاسمي : قاموس الصناعات الشامية ، ج١ ، (باريس :١٩٦٠) ، ص ص١٠٦-١٠٧ ؛ سليمان موسى ، من تاريخنا الحديث الثورة العربية الاسباب والمبادئ والاهداف شرقي الاردن قبل تـــاسيس الامارة ، (عمان : ١٩٩٤) ص١٠٠ .

(٧) هاملتون جب و هارولد بوون ، المجتمع الاسلامي والغرب ، ترجمة : احمد عبدالرحيم مصطفى ، مراجعة : احمد عزت عبدالكريم ، ج٢ ، (مصر : ١٩٧١) ص١٠٠ ؛ عبدالعزيز محمد عوض ، الادارة العثمانية في ولاية سورية ١٨٦٤ – ١٩١٤ ، (القاهرة :١٩٦٩) ، ص٢٧٠ .

(٨) علي الحسني ، تاريخ سوريا الاقتصادي ، (دمشق : ١٣٤٢هـ) ، ص٢٠٥ .

(٩) ارشيف استانبول : ديوان احكام عدلية وثيقة رقم ٩ تاريخ ٩ ربيع الثاني ١٢٨٤هـ .

(١٠) عبدالكريم غرايبة ، سورية في القرن التاسع عشر ١٨٤٠-١٨٧٦ ، (القاهرة : ١٩٦٩) ، ص١٥٤ .

(١١) احسان حقي ، تونس العربية ، (بيروت : د. ت) ، ص١٢٧ ؛ علي سلطان ، تاريخ الدولة العثمانية (طرابلس : ١٩٩٢) ، ص٣٤٦ .

(١٢) عوض ، المصدر السابق ، ص٢٧١ .

(١٣) H. S J .B . Philby , Arabia of the wahhabis , (London : 1928) , p16 .

(١٤) عوض ، المصدر السابق ، ص٢٧١ .

(١٥) المقتطف (المصرية) ، ج٩ ، السنة التاسعة ، حزيران ١٨٨٥ .

(١٦) طريق بيروت – دمشق : نالت امتياز هذا الطريق شركة فرنسية (سميت طريق الشام العثمانية واشرف على هندسته المهندس ديمان الذي اشرف على خمس طرق أخرى للعربات في لواء بيروت وبلغ طول الطريق ١١٢ كيلو مترا وعرضه (٧) أمتار وقد حققت الشركة أرباحا طائلة وتضاعفت واردات الطريق الذي تم إنشائه في سنة ١٨٥٧م وباعت الشركة جميع حقوقها الى شركة خط حديد بيروت – دمشق في ٢ كانون الثاني ١٨٩٢م ، جريدة اقدام ، السنة الاولى ، العدد ٢٨١ تاريخ ٩ ايار ١٨٩٥م .

(١٧) علي المحافظة ، موقف الدول الكبرى من الوحدة العربية موقف فرنسا وألمانيا وايطاليا من الوحدة العربية ١٩١٩ – ١٩٤٥ ، (بيروت : ١٩٨٥) ، ص٢١.

(١٨) محمد كرد علي ، خطط الشام ، ج٥ ، (بيروت : ١٩٧٢) ص١٦١ .

(١٩) المصدر نفسه ، ج٥ ، ص١٦١ .

(٢٠) جريدة تقويم وقائع ، العدد ٤٢ تاريخ ٢٩ ذي القعدة ١٣٠٨هـ .

(٢١) محمد كرد علي ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص١٦١ .

(٢٢) المصدر نفسه ، ج٥ ، ص١٦١ .

(٢٣) المصدر نفسه ، ج٥ ، ص١٦١ .

(٢٤) تراماواي دمشق : تم الاتفاق في عام ١٨٨٩م بين وزير الاشغال العامة في الدولة العثمانية وبين يوسف أفندي مطران على إنشاء خطوط تراماواي في مدينة دمشق تتفرع من مركز المدينة وتتجه نحو باب مصر في منتهى حي الميدان وحي الصالحية وإعفاء جميع الآلات ولوازم الإنشاء من رسوم الكمارك اثناء العمل ، أرشيف استانبول داخلية وثيقة رقم ٨٤٣٨٧ تاريخ جمادي الاولى ١٣٠٥هـ .

(٢٥) خط دمشق - حوران : وهو من الخطوط الضيقة (١٠٥) متر وخمس سنتمترات وان الخط جرى انشائه باهتمام بالغ وسرعة فائقة وتم سنة ١٨٩٣م ويؤشر باستثماره في أواسط سنة ١٨٩٤م ولم تواجهه صعوبات كبيرة وهو يمر في سهل خفيف التموج بين دمشق – المزيريب ، عوض ، المصدر السابق ، ص٢٧٤ .

(٢٦) خط حيفا – دمشق : حصل يوسف الياس افندي إنشاء الخط بالاشتراك مع المستر نيللغ الانكليزي ، واشترطت الحكومة العثمانية عليهما في هذا الامتياز إنشاء فرعين لهذا الخط الأول من قرية نوى الى بصرى في حوران والثاني من نهر الشريصة الى حاصبيا ، وبدأ في العمل ١٢ كانون الأول سنة ١٨٩٢م ولم يمض وقت كبير حتى تم التوقف عن العمل بالخط ولم يتم منه سوى ثمانية كيلو مترات

وذلك لان الشركة لم تحصل على معونات مالية من الاسواق البريطانية ، محمد كرد علي ، المصدر السابق ، ص١٨٧ .

(٢٧) عوض ، المصدر السابق ، ص٢٧٩ .

(٢٨) محمد كرد علي ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص١٦٢ .

(٢٩) المصدر نفسه ، ج٥ ، ص١٦٢ .

(٣٠) مرفأ بيروت : بدات أهمية بيروت تظهر بوضوح في القرن الثامن عشر حيث اخذت تحتل مكانة اقتصادية بارزة وهي أكثر المدن الواقعة على ساحل البحر الأبيض المتوسط من الشام منطقة تجارية وسكانية واخذ الاجانب يهتمون بالمنطقة وخاصة الفرنسيين المقيمين في صيدا وفي ١٩حزيران ١٨٨٧م نال يوسف افندي مطران امتياز تطوير وتحسين مرفأ بيروت ولمدة ستين عاما تنتهي في ١٩ تموز ١٩٤٧م وان يكون طول المرفأ ١٢٠٠ متر وان تحتفظ الحكومة العثمانية بحق شراء هذا المشروع بعد ثلاثين سنة وكانت الشركة التي حصلت على تطوير المرفا براسمال قدره خمس ملايين فرنك . www.yabeyrouth.com .

(٣١) محمد كرد علي ، المصدر السابق ، ص١٦٢ .

(٣٢) the obie , Intéróst et impérialisme francais duns I´empire – Othoman . 1895 – 1914 . pp 170-172 .

(٣٣) محمد كرد علي ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص١٦٣ .

(٣٤) محمد كرد علي ، "سكة حديد الحجاز" ، المقتطف ، ج١١ ، م٢٩ ، ١٩٠٤ ، ص ص٩٧٢ – ٩٧٣ .

(٣٥) عوض ، المصدر السابق ، ص٢٧٧ .

(٣٦) محمد كرد علي ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص١٦٣ .

(٣٧) المصدر نفسه ، ج٥ ، ص١٦٣ .

(٣٨) جريدة الاقدام ، السنة الاولى ، العدد ١٥٤ تاريخ ٥ رجب ١٣١٢هـ .

(٣٩) شارل عيسوي ، التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب ١٨٠٠-١٩١٤ ، ترجمة رؤوف عباس حامد ، (بيروت :١٩٩٠) ، ص٣٤٢ .

(٤٠) المصدر نفسه ، ص٣٤٢ .

(٤١) www.yabeyrouth.com .

(٤٢) سمير صقلي ،" الحياة الفكرية الدمشقية في مستهل القرن العشرين ، محمد كرد علي ، مجلة المقتبس "، في كتاب الحياة الفكرية في المشرق العربي ١٨٩٠-١٩٣٩ ، اعداد : مروان بحيري ، ترجمة : عطا عبدالوهاب ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ط٢ ، (بيروت : ١٩٩٧) ص١٦١ ؛ محمد جميل بيهم ، قوافل العروبة ومواكبها ، ج١ ، (بيروت : ١٩٤٨) ، ص١٦٩ .

(٤٣) وجيه كوثراني ، بلاد الشام السكان والاقتصاد والسياسة الفرنسية في مطلع القرن العشرين قراءة في الوثائق (بيروت : ١٩٨٠) ، ص١٢٤ .

(٤٤) محمد كرد علي ، المصدر السابق ، ج٥ ، ص ص ١٦٣ – ١٦٤ .

قائمة المصادر والمراجع

أولا : الوثائق غير المنشورة

وثائق أرشيف راسة العذراء في استانبول (نسخ مصورة محفوظة في مركز دراسات الخليج في جامعة البصرة)

١. ديوان احكام عدلية وثيقة رقم ٩ ، تاريخ ٩ ربيع الثاني ١٢٨٤هـ .
٢. وثيقة رقم ٨٤٣٨٧ تاريخ جمادي الاولى ١٣٠٥هـ .

ثانيا : الكتب العربية والمعربة

٣. بيهم - محمد جميل ، قوافل العروبة ومواكبها ، ج١ ، (بيروت – ١٩٤٨) .
٤. الحسني – علي ، تاريخ سوريا الاقتصادي ، (دمشق : ١٣٤٢هـ) .
٥. حقي – احسان ، تونس العربية ، (بيروت : د. ت) .
٦. الدسوقي – محمد كمال ، الدولة العثمانية والمسالة الشرقية ، (القاهرة : ١٩٧٦م) .
٧. رضوان – نبيل عبدالحي ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس ، (جدة : ١٤٠٣هـ) .
٨. زين – زين نورالدين ، الصراع الدولي في الشرق الاوسط وولادة دولتي سوريا ولبنان ، ط٢، (د. م : د. ت) .
٩. السباعي - بدرالدين ، اضواء على الراسمال الاجنبي في سورية ١٨٥٠-١٩٥٨م ، (دمشق : ١٩٦٧م) .
١٠. سلطان – علي ، تاريخ الدولة العثمانية ، (طرابلس : ١٩٩٢م) .

١١. صقلي – سمير ، "الحياة الفكرية الدمشقية في مستهل القرن العشرين" محمد كرد علي ومجلة المقتبس ، في كتاب الحياة الفكرية في المشرق العربي ١٨٩٠-١٩٣٩ ، اعداد : مروان بحيري ، ترجمة : عطاالله عبدالوهاب ، مركز دراسات الوحدة العربية ، ط٢ ، (بيروت : ١٩٩٧م) .
١٢. علي – محمد كرد ، خطط الشام ، ج٥ ، (بيروت : ١٩٧٢) .
١٣. عوض – عبدالعزيز محمد ، الادارة العثمانية في ولاية سورية ١٨٦٤-١٩١٤ ، (القاهرة : ١٩٦٩) .
١٤. عيسوي – شارل ، التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب ١٨٠٠-١٩١٤ ، ترجمة رؤوف عباس حامد ، (بيروت : ١٩٩٠) .
١٥. غرايبة – عبدالكريم ، سورية في القرن التاسع عشر ١٨٤٠-١٨٧٦ ، (القاهرة : ١٩٦٩) .
١٦. قاسمي – محمد سعيد ، قاموس الصناعات الشامية ، ج١ ، (باريس : ١٩٦٠) .
١٧. كوثراني – وجيه ، بلاد الشام السكان والاقتصاد والسياسة الفرنسية في مطلع القرن العشرين قراءة في الوثائق ، (بيروت : ١٩٨٠) .
١٨. محافظة – علي ، موقف الدول الكبرى من الوحدة العربية موقف فرنسا والمانيا وايطاليا من الوحدة العربية ١٩١٩-١٩٤٥ ، (بيروت : ١٩٨٥) .
١٩. موسى – سليمان ، من تاريخنا الحديث ، الثورة العربية الاسباب والمبادئ والاهداف شرقي الاردن قبل تأسيس الإمارة ، (عمان : ١٩٩٤م) .
٢٠. هاملتون جب و هارولد بوون ، المجتمع الإسلامي والغرب ، ترجمة : احمد عبدالكريم مصطفى ، مراجعة : احمد عزت عبدالكريم ، ج٢ ، (مصر : ١٩٧١م) .

ثالثا : المجلات

١. خالد حمود السعدون ، "مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز اسبابها وتطوراتها" مجلة الدارة ، العدد ٢ ، السنة الرابعة ، سنة ١٩٨٨ .
٢. محمد كرد علي "سكة الحجاز" المقتطف ، ج١١ ، م٢٩ ، ١٩٠٤ .
٣. المقتطف ، ج٩ ، السنة التاسعة ، حزيران ١٨٨٥ .

رابعا : الجرائد

١. اقدام ، السنة الاولى ، العدد ٢٨١ تاريخ ٩ مايو ١٨٩٥ .

٢. تقويم وقائع ، العدد ٤٢ ، تاريخ ٢٩ ذي القعدة ١٣٠٨هـ .

خامسا : الكتب الانكليزية

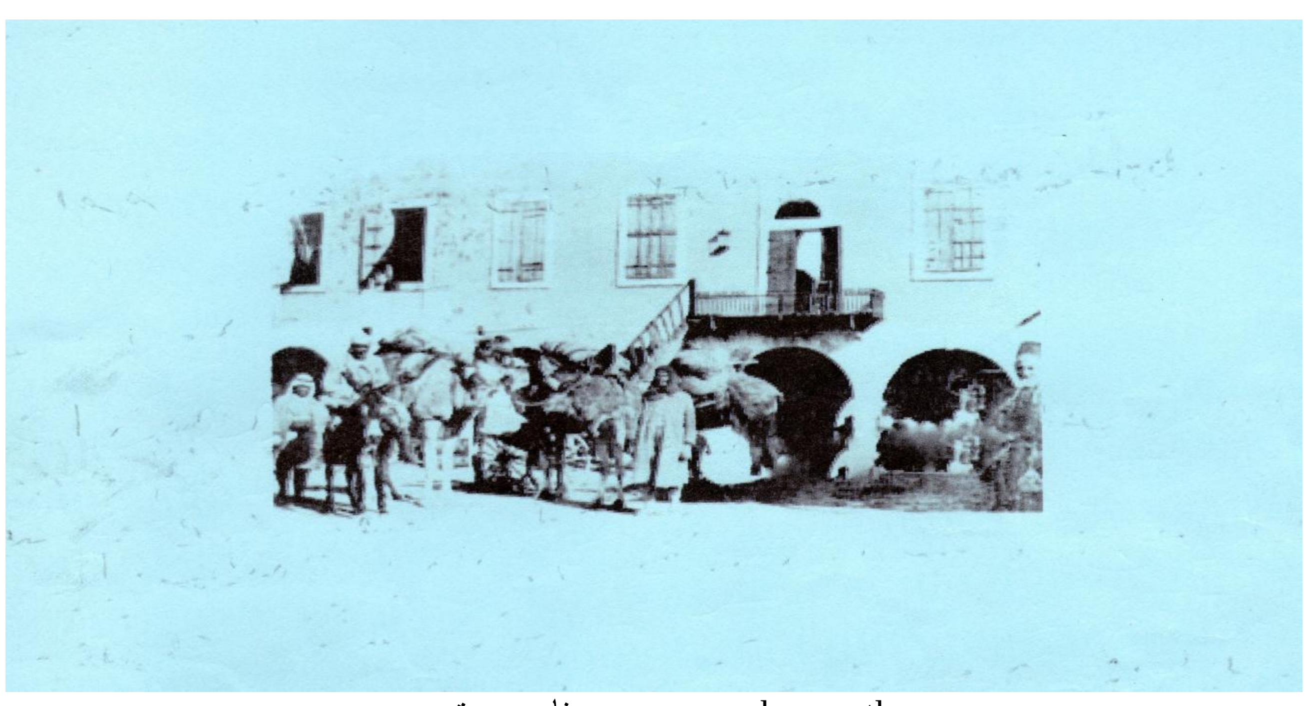
1. H.s j .B . phillipy Arabia of the wahhabis . (London : 1928) .

سادسا : الكتب الفرنسية

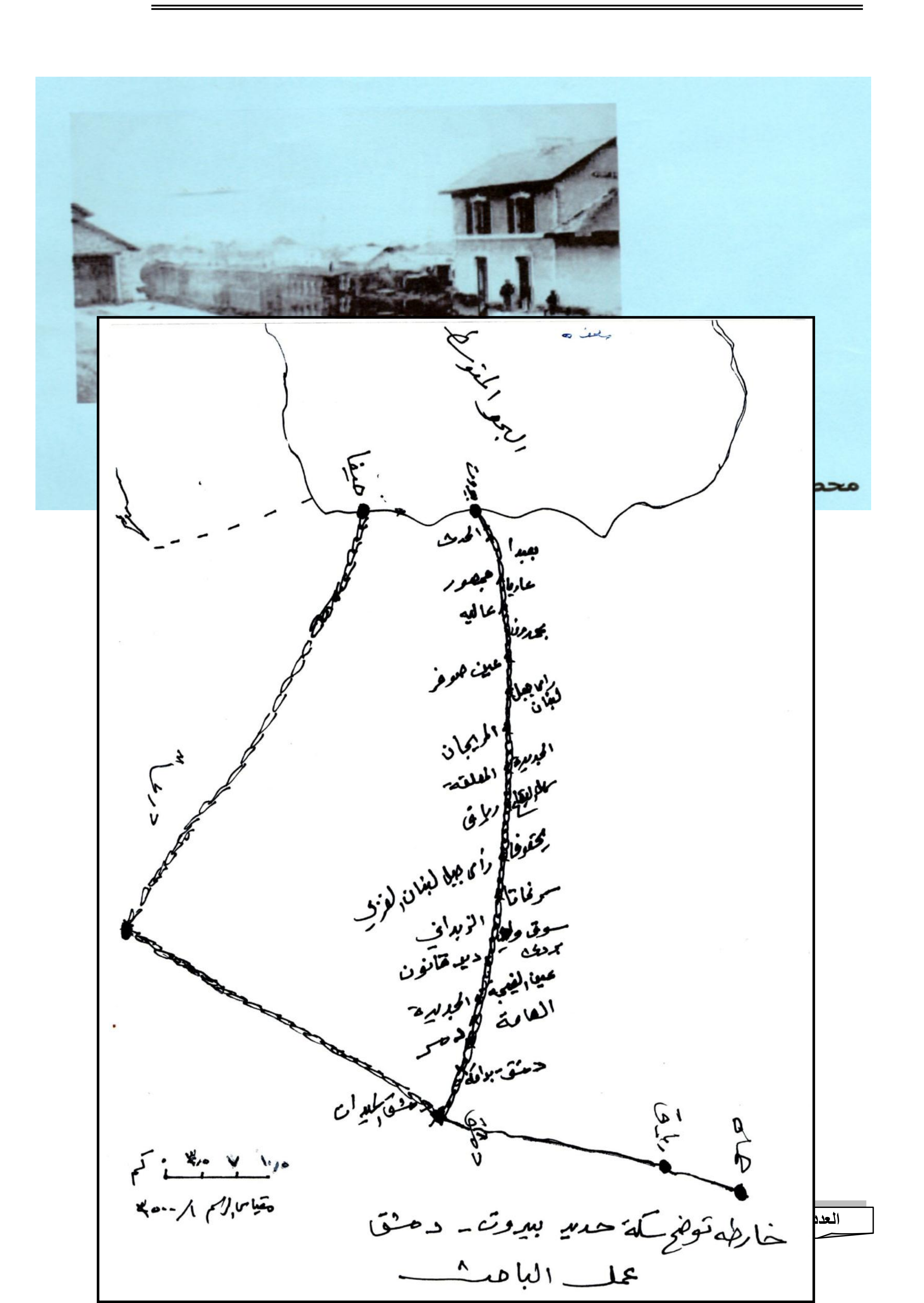
1. The obie , Intéréts of impérialisme from cais dans I'empire – ottoman . 1895-1914 .

سابعا : شبكة الانترنيت

www.yabeyrouth.com.



ميناء بيروت www.yabeyrouth.com



خارطه توضح سكة حديد بيروت - دمشق

عمل الباحث

نادرا	أحيانا